

Table of Contents

2	Board of Directors; Officers
3-14	Report of the Board of Directors
15	Statement of Income and Retained Earnings
16-17	Balance Sheet
18	Statement of Source and Application of Funds
18	Notes to Financial Statements
20-21	Ten-Year Review
22	Air Canada Destinations

*Scheduled Services only

	1973	1972	Change %
Financial			70
Operating Revenues Operating Expenses Net Income Invested Capital at Year-End	\$698,050,000 651,657,000 6,123,000 744,517,000	\$583,262,000 537,770,000 8,648,000 687,713,000	20 21 8
Return on Investment Operations	5.8%	5.7%	
Revenue Passenger Miles* (000) Passenger Load Factor* Yield per Revenue	9,600,971 67%	7,901,378 65%	22
Passenger Mile* Total Available Ton Miles (000) Operating Expense	5.93¢ 2,599,175	5.99¢ 2,215,234	(1) 17
per Available Ton Mile Personnel at Year-End	25.07¢ 20,567	24.28¢ 18,232	3 13

All-Up Weight Load Factor

(%) the ratio:

Revenue
Ton Miles
Available
Ton Miles

Available Seat Miles

Total seats available for revenue passengers, multiplied by the number of miles those seats are flown. A measure of passenger capacity.

Available Ton Miles

Number of tons available for the carriage of passengers, cargo and mail, multiplied by the number of miles this capacity is flown. A measure of overall capacity.

Express Ton Miles Freight Ton Miles Mail Ton Miles

Tons of the applicable commodity carried, multiplied by the miles they are flown. Measures of commodity traffic.

Operating Margin

Operating profit as a percentage of operating revenues.

Passenger Load Factor

(%) the ratio:

Revenue
Passenger Miles
Available
Seat Miles

Return on Investment

Net income after income tax plus net interest expense expressed as a percentage of average investment. Investment is the sum of long-term debt and shareholders' equity.

Revenue Passenger Miles

Total revenue passengers carried multiplied by the number of miles they are flown.

A measure of passenger traffic.

Revenue Ton Miles

Total tons of all revenue traffic carried multiplied by the miles they are flown. An overall measure of traffic.

Yield

Average revenue per revenue passenger mile or revenue ton mile.

Board of Directors*

Officers*

Appointed by Governor-in-Council:

William R. Allen, Q.C. Toronto

J. R. Murray Winnipeg

Yves Pratte, Q.C. Montreal

Elected by the Shareholders:

David A. Anderson, Q.C. Toronto

Pierre Des Marais II Montreal

W. C. Koerner C.C., K.ST.J., LL.D. Vancouver

N. J. MacMillan Q.C., LL.D. Montreal

André Monast, Q.C. Quebec City Yves Pratte, Q.C.
Chairman of the Board
and
Chief Executive Officer

R. T. Vaughan Q.C., LL.D. President

P. J. Chartrand Vice President Personnel and Organization Development

M. H. Cochrane Vice President Finance

Maurice d'Amours Group Vice President Sales and Service

K. J. Davis Vice President Flight Operations

M. E. Fournier Secretary of the Company

C. H. Glenn Vice President Operational Planning

G. C. Goode Vice President Payload and Operations Control

Pierre Jeanniot
Vice President
Computer and Systems
Service and
Vice President and
Corporate Planning
Coordinator

James McLean Vice President Special Assignments I. E. McPherson General Counsel

Yves J. Ménard Vice President Marketing

J. W. Norberg Vice President Maintenance

K. E. Olson Vice President Purchasing and Facilities

H. N. Seath Treasurer

J. P. Sheehan Controller

Claude I. Taylor Vice President Public Affairs

D. C. Tennant Group Vice President Technical Services

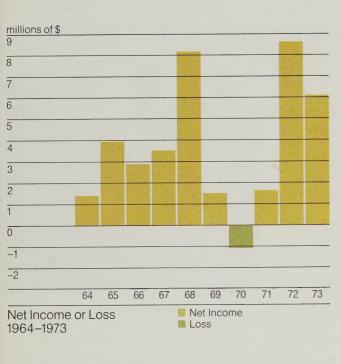
J. M. Callen Vice President Central and Southern Regions

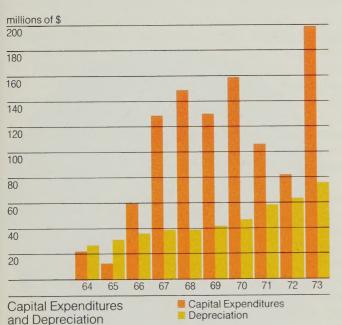
H. H. Kantor Vice President European Region

J. P. Labrie Vice President United States Region

H. D. Laing Vice President Western Region

John W. McGill Vice President Eastern Region Executive Offices: 1 Place Ville Marie Montreal H3B 3P7 Quebec





1964-1973

To The Honorable
The Minister of Transport
Ottawa

Sir,

The Board of Directors of Air Canada is pleased to submit its annual report for 1973.

Net income was \$6,123,000 for the year, \$2,525,000 below 1972. Although the economy remained strong throughout 1973, cost escalation was severe, and with unit revenue yields dropping slightly, it was only through increased utilization of available resources that a deterioration in return on investment was avoided. Air Canada's rate of return on investment was 5.8% compared to 5.7% in 1972. The average return for the United States trunk carriers and Pan American World Airways was 5.6%, virtually the same as in 1972.

Revenue

The corporation had total operating revenues of \$698 million in 1973, an increase of 20% over the previous year. By contrast, operating revenue for the United States trunk carriers was up approximately 11%, including a 4.5% increase in the average passenger mile yield.

Air Canada's system yield per passenger mile declined from $5.99 \, \phi$ in 1972 to $5.93 \, \phi$ in 1973. The return for domestic operations was down 5% from 1972 while the trans-border yield remained relatively unchanged at $7.4 \, \phi$. As a result, despite a 27% growth in revenue passenger miles, total North American revenues improved only 22% over 1972. For Atlantic and Southern operations, a modest 4% improvement in yield per passenger mile, coupled with a 12% traffic growth, resulted in a 16% increase in revenue on these routes.

Total average passenger load factor reached 67%, two points above the 65% recorded in 1972 and 15 points higher than the U.S. trunk carriers' average of 52%. Unlike 1972, the increase in load factors was not sufficient to offset yield deterioration and unit cost escalation, causing the operating margin to fall to 6.6% of revenue from 7.8% last year.

Expenses

Operating expenses were \$651.7 million, an increase of 21% over 1972. Some \$46 million or 8% of the total resulted from escalation in the cost of goods and services purchased by the corporation. Nearly all of the remaining 13% was associated with increased activity of the airline as available ton miles rose by 17%.

The average number of employees was up 10%. However, salaries, wages and benefits rose by \$42 million or 18%, and accounted for 37% of the increase in operating expenses.

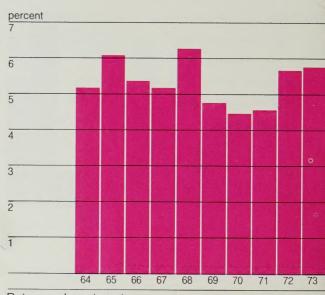
Fuel costs rose by 32% to \$79.3 million. Of this increase, 53% was due to price escalation, while the balance was the result of expanded flying. Passenger food expense increased 39% and almost half of this rise was attributable to inflationary pressures. Depreciation and obsolescence charges were up by \$12.2 million or 19%, due to the introduction into service of eleven new aircraft, all owned, and the capitalization and concurrent depreciation of two leased L 1011s.

Interest on long-term debt was 20% or \$6.4 million greater in 1973. Over half of this was due to higher interest rates applicable to loans refinanced during the year with the balance arising from new long-term funding agreements.

Financial Position

The company's total assets rose by \$156.6 million or 18.7% to just under \$1 billion.

Over 95% of the growth was due to additions to property and equipment which



Return on Investment 1964–1973

Operating Expenses			
	(\$000)	% of Total	
Salaries, Wages and Benefits	\$272,800	41.9	
Depreciation and Obsolescence	76,182	11.7	
Fuel and Oil	76,540	11.7	\
Rent, Utilities and Communications	40,901	6.3	$\longrightarrow \diagdown$
Materials, Supplies and Services	35,216	5.4	
Sales Commissions	24,195	3.7	
Landing Fees and Terminal Assessments	20,133	3.1	
Advertising and Promotion	13,902	2.1	\rightarrow
Other Operating Expenses	91,788	14.1	\longrightarrow
Total Operating Expenses	\$651,657	100%	

now total \$826.7 million after deducting accumulated depreciation. The gross increase to capital assets was \$230.2 million, including final payments on the eleven new aircraft; the capitalization of the two leased L 1011s and progress payments on four L 1011s, five Boeing 727s, two DC-9s and a fifth Boeing 747, all to be delivered in 1974.

Concurrently, long-term debt and bank indebtedness rose by \$50.9 million and \$73.1 million respectively, resulting in Air Canada ending the year with a working capital deficit of \$61.2 million.

Shareholders' equity at the end of the year amounted to \$53.5 million. The debt/equity ratio remained unchanged at 93/7, compared to a ratio of 59/41 in 1973 for the United States domestic trunk airlines and Pan American.

Passengers - Canada

Heavy traffic growth, compounded by rail and CP Air strikes, resulted in over-crowded facilities during the busy summer of 1973, making it difficult to maintain efficient operations. However, standards improved again after the summer rush, although traffic continued to outstrip projections through year-end.

Air Canada carried 7.4 million passengers on scheduled domestic services, up 23.3% over 1972.

Lockheed L 1011 service was inaugurated, introducing the comforts of widebody air travel to the Canadian cities of Calgary, Edmonton, Winnipeg, Halifax and St. John's. This 257-seat aircraft proved to be extremely popular with the travelling public, despite introductory problems common to all new equipment.

Major schedule changes were made in the continuing effort to develop more frequent and direct services in response to traffic growth and public needs.

In Eastern Canada, new flights, equipment and capacity highlighted the year. In February, DC-9 jets replaced Viscount turbo-props on the daily Fredericton-Toronto non-stop service and in April, the DC-9 was introduced for the first time to Yarmouth on a Saint John-Yarmouth-Boston routing.

Other summer schedule improvements included three daily non-stop flights from Halifax to Toronto, one with large L 1011s, up from two the previous year; four non-stops a day from Montreal to Halifax, an increase of one, and five from Halifax to Montreal, up from three a year earlier.

The winter schedule added a non-stop Moncton-Toronto flight using DC-9 equipment, and flights to Saint John from Montreal were increased from three to four per day, including a second non-stop which operated in the evening.

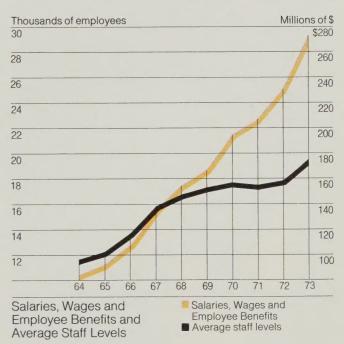
In Western Canada, winter non-stop service was inaugurated with DC-9s between Saskatoon and Toronto and with DC-8s between Calgary and Montreal. For the summer months, a Winnipeg to London, Ontario flight was introduced. DC-9s replaced all Viscounts on flights between Vancouver and Victoria.

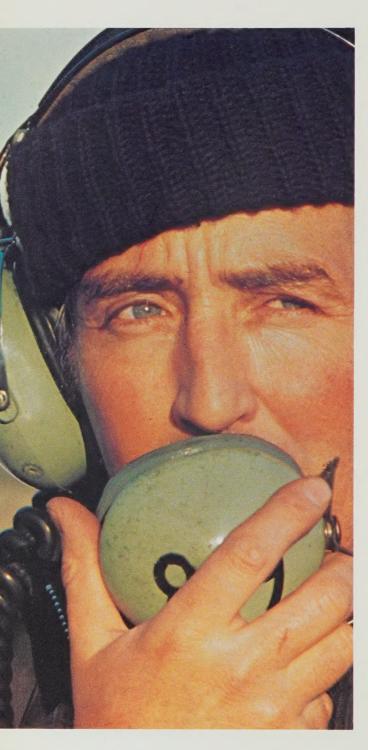
A new "Hub and Spoke" service was designed in Ontario in cooperation with the provincial government. Using Toronto as the hub, Air Canada now provides non-stop jet flights to Timmins, Sudbury, Sault Ste. Marie and North Bay, where convenient connections can be made with a third level carrier to communities throughout the northeastern part of the province. Integrated schedules now allow improved travel to and from Toronto for all these cities. In order to facilitate introduction of the new concept, Air Canada ceased local service between Timmins-Sudbury and Sudbury-North Bay in October and suspended operations at Earlton on December 14.

Other improvements in central Canada included inauguration of a non-stop DC-9 flight between Montreal and Windsor and a Viscount operation between Ottawa and London, Ontario. The DC-9 was introduced to Val d'Or and Rouyn, and it replaced Viscount equipment between Ottawa-Quebec; Montreal-Sept lles and Quebec-Sept lles.

Despite cost pressures, Air Canada was able to hold the line on domestic fares







throughout 1973, with only minor adjustments to conditions of travel for special market segment fares. The 30% discount short and long-haul "Explore Canada" rates, introduced in October 1972, proved successful in meeting their two-fold objective – to cater to and develop leisure travel within Canada and to encourage discretionary travellers to fly at times when traffic flows are light.

This concept makes more space available for the businessman at peak travel periods and, because it balances traffic flows, helps the airline achieve more efficient use of its equipment and facilities.

Improvements were made to the company's popular domestic package vacations such as the Maritimes Explorer Tour, Beautiful British Columbia Bargain and the successful Skifari ski vacations to Western Canada. These programs are a cooperative effort among Air Canada, its ground partners and the federal and provincial governments and are winning encouraging public response.

Efforts were made to simplify and speedup the time-consuming process of ticketing and boarding passengers. One-stop check-in, introduced earlier at Miami, Vancouver and London, was extended to Calgary, Toronto and Montreal. This system, in which the ticket is lifted, boarding pass issued, baggage checked and seat assigned all at one position, is a major advancement in airport processing, and in 1974 it will be further extended. The passenger convenience of curb-side baggage check-in was introduced for some flights at Terminal II in Toronto.

After careful assessment of passenger preferences, food service on all flights was revamped to improve quality, expand variety and increase meal rotation. Passenger reaction to the quality and variety of food served under this system has been highly favorable.

In July, a "new look" wardrobe for the company's 2500 female flight attendants was introduced, representing a totally different concept of in-flight wearing apparel. The ensemble offers flexibility and interchangeability, and it will be kept fashionable in the years ahead through periodic replacement of individual components.

Passengers - International

Air Canada transported 2.3 million passengers to points outside of Canada, up 9.5% over 1972.

For the second consecutive year, the company recorded one of the largest traffic increases of all IATA carriers on North Atlantic routes with a 12.7% growth rate. As the airline marked its 30th anniversary on the Atlantic, the appeal of the low excursion fares, coupled with the success of the company's vacation tour programs, helped stimulate new traffic not only out of Canada, but also from Europe to North America.

Commercial agreements were concluded with both Air France and Lufthansa German Airlines to improve coordination of services to France and Germany. Joint planning with these airlines will ensure more efficient use of capacity, result in better distribution of flights and avoid the waste of excessive competition.

On routes to the Caribbean, scheduled traffic increased by 10.8%, due in part to the success of the company's expanded "Sun Living" vacation program. However, fastest growth was in the "inclusive tour" charter market where air transportation and ground arrangements are combined into one low-cost package. The company is actively involved in this highly competitive field, providing flights for tour operators.

Traffic on trans-border routes grew by 21.5%.

During 1973, a new bilateral agreement was reached between Canada and the United States which gives Canada the right to operate 18 new trans-border routes. The Canadian government also issued a new statement of international route policy in November which gives Air Canada access to potentially lucrative















destinations in South America, Asia, Africa and the Middle East. The airline is anxious to develop these rewarding new markets and to provide Canadians with the expanded international air service they require.

Other Developments

To assist the Canadian government in its program to develop a demonstration short take-off and landing (STOL) service between Ottawa and Montreal, the airline formed a subsidiary, Airtransit Canada Ltd. This company is helping establish the new service and will be responsible for day-to-day operations.

Air Canada continued to expand its reputation for leadership in the field of computer technology. In May, it began providing a fully automated reservations service to Pacific Western Airlines by linking them with ReserVec II. Later in the year, a letter of intent was signed to sell a similar service to Eastern Provincial Airways.

The company continues to explore areas within the aviation industry where interest is shown in computerized reservations. The aim is to make full productive and economic use of the airline's sophisticated equipment and highly qualified personnel.

In another step to provide passengers with the type of total service they require, company reservations computers were expanded to allow instant hotel and renta-car bookings. In addition to being available to the customer who contacts the airline directly, these services are also for travel agents who can book a flight, hotel and car on a commissionable basis, all with one telephone call.

In cooperation with the federal government and with other airlines, security was further tightened at Canadian airports to ensure that all boarding passengers undergo a thorough examination of carry-on luggage and a personal magnetometer inspection.

CANAC CONSULTANTS LTD., the company operated in association with Canadian National Railways to sell transportation management and advisory services, commenced work on new projects in Canada, Latin America, Africa and Asia. These included an undertaking to develop domestic air service in Tanzania, assign Canadian pilots and maintenance personnel to operations and training functions there and to establish flight training and maintenance instruction programs for Tanzanians in Canada. CANAC also drew up emergency airlift procedures for Zambia and participated in the evaluation of transportation modes for the James Bay Development Project.

Air Cargo

Cargo capacity was increased by converting one combination cargo/passenger DC-8 to a full freighter, replacing the short DC-9 cargo liner with a long-body version, and by the inclusion of L 1011s and another 747 in the fleet. In addition to freight carried on passenger aircraft, cargo movements were accommodated on five DC-8 freighters, one mixed cargo/passenger DC-8 and the DC-9.

The company faced a major capacity problem due to the national rail strike. During the shutdown a huge backlog was created, and the airline was flooded with cargo that normally would have travelled by rail just as the busy fall and pre-Christmas air freight season was getting underway.

In an effort to cope, Air Canada chartered aircraft from other airlines, employed trucking services on short and medium length routes, used pallet capacity on other carriers when available and hired additional personnel. Despite these steps, a number of temporary embargos had to be applied when warehouses became overcrowded, but by mid-November the situation had returned to normal and all the traffic had been moved.

On Atlantic routes, a balanced directional flow of traffic was attained for the first time. In previous years, westbound traffic predominated, resulting in uneco-





nomic eastbound operations. However, share of market declined somewhat, largely due to the entry of Alitalia and Lufthansa into Toronto.

Air freight brings with it cumbersome paper handling processes. To overcome this, the airline introduced a computerized accounting and control system in Toronto and Montreal known as Cargo ACCESS which provides the ability to monitor the movement of shipments over all company routes.

Fleet and Facilities

Two DC-9-15s, two DC-9-32s, six Lockheed L 1011s and one Boeing 747 were added to the fleet during the year. A DC-8 was purchased from Air Jamaica to replace an aircraft lost by fire at Toronto in June. One of the DC-9-32s is a freighter aircraft acquired from Overseas National Airlines to increase cargo capacity on routes to the Atlantic Provinces.

At December 31, the fleet consisted of 107 aircraft: four 747s, six L 1011s, 38 DC-8s, 51 DC-9s and eight Viscounts. In addition, two L 1011s were operated from May through October under a lease agreement which makes them available for that busy summer period yearly until 1987.

Four L 1011s, two DC-9-32s and an additional 747 will be added by May 1974. Five Boeing 727-200s have been ordered for delivery in September and October. With an excellent reputation for reliability, this aircraft type is scheduled to be used on the Rapidair service between Toronto and Montreal. The last of the turbo-prop Viscounts will be retired in April, 1974.

Capacity was further increased by a modification to the seating of DC-8 and DC-9 aircraft. First class accommodation was reduced to 12 from 16 in both types of equipment, allowing economy class seats to be increased to 83 from 78 in DC-9s, to 123 from 117 in standard DC-8s and to 186 from 182 in the long-body model. These changes were an adjustment to the higher demand experienced for economy travel in recent years.

The company occupied the new passenger terminal at Toronto International Airport in April under a lease agreement with the Ministry of Transport. Commonly known as Terminal II, the new facility was subject to adverse public reaction during its first months. However, through improvements in both facilities and systems, it is now operating more efficiently. With the new terminal, the serious problem of overcrowding at Terminal I was eliminated and the Toronto airport is now able to handle tremendous crowds at peak periods in an efficient manner.

At Vancouver, a \$1.2 million air cargo terminal was opened with 40,000 square feet of cargo space and another 4,000 square feet for offices. A combination freight and ramp equipment building was opened at Ottawa. This structure provides 7,500 square feet for cargo, 4,000 square feet for equipment storage and another 1,750 square feet for offices.

At maintenance headquarters in Dorval, construction began on a \$4.2 million Computer and Systems Services building designed to house new computers which are being installed to handle corporate, maintenance and customer service requirements through the 1980s.

This centre will be fully accessible to support the company's continuing accounting activities in Winnipeg and allow employees there to make increasing use of on-line, real-time technology. The new equipment will require a significant upgrading in technology in that city.

Personnel

Employees at December 31 totalled 20,567, a 12.8% increase from the year before.

Although the company has aircraft, facilities, computers and ground equipment second to none in the world, people are the airline's enduring strength. Their unstinting efforts during the rush of the past year saved the travel plans of thou-



sands of passengers and made it possible to carry volumes far greater than current systems were designed to accommodate.

Air Canada is proud of the skill and dedication its men and women bring to their jobs and of the time and effort they expend for the safety and convenience of the flying public. Without their cooperation and contribution, this country would not have an air transportation system that is the envy of the world and which, through the years, has helped build the highly advanced nation that is Canada today.

The rapid changes taking place in aviation are challenging all Air Canada employees to work and manage more effectively. During the year, personnel throughout the company participated in studies to identify training and organization development requirements to provide people with opportunities to improve their skills. Programs are now underway to meet these identified needs.

A number of labor contracts were signed during the year. These included agreements with the Canadian Airline Pilots' Association, the Canadian Airline Flight Attendants' Association, the International Association of Machinists and Aerospace Workers and the Canadian Airline Employees' Association for clerical workers in Winnipeg.

Significant changes were made in the organization and emphasis of programs designed to expand the use of Canada's two official languages. Precise guidelines for implementing the bilingualism program were developed and discussed with all branches and regions. Planning and development were strengthened and translation services were integrated into a joint Air Canada/CN Linguistic Services division which now provides translation resources and language training for both corporations.

John R. Baldwin

On December 15, John R. Baldwin retired as President of the corporation. During his five years with the airline, Mr. Baldwin had a major impact on its operations, helping it through the very difficult transition into the era of mass transportation. His loyalty and devotion will always be remembered by his fellow employees.

Ralph T. Vaughan succeeded Mr. Baldwin as President. Mr. Vaughan's association with the airline dates back to 1962 when he was appointed Secretary. In recent years, he also served as Vice President and Assistant to the Chairman.

Outlook

For a number of years, concern has been expressed over the effects of inflation on the operations of the corporation. These trends accelerated substantially in 1973, and on the basis of projections for 1974, are creating a most serious situation for all airlines.

In general, the aviation industry is at or near the end of a long period of rapid technological improvements which held unit costs in line and increased productivity. The industry now is facing cost pressures on all fronts and relief will have to be sought in the areas of greater utilization of aircraft capacity and the introduction of more efficient ground systems.

It is currently forecast that 14% of total 1974 expenses, or \$129 million, will result entirely from escalation in the prices of acquired goods and services. The most difficult problem is that of fuel costs which in recent months have been rapidly rising. The price of fuel is expected to increase in 1974 over 1973 by more than 100% on a per barrel basis and in 1974 will represent approximately 20% of operating costs, compared with 12% in 1973.

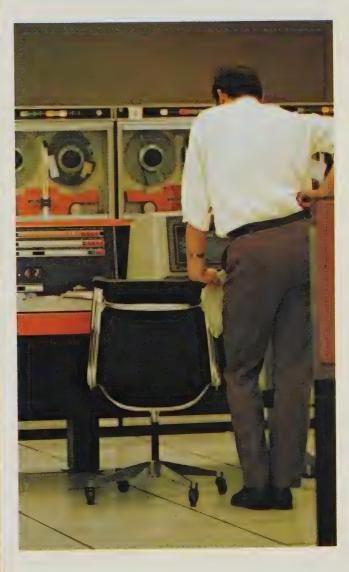
There are no immediate foreseen developments in technology to produce improvements to offset completely this escalation in costs. Certainly some of the impact will inevitably have to be borne by the consumer, but the company does not regard fare increases as the automatic solution and the objective will be to keep such increases to the strict minimum.

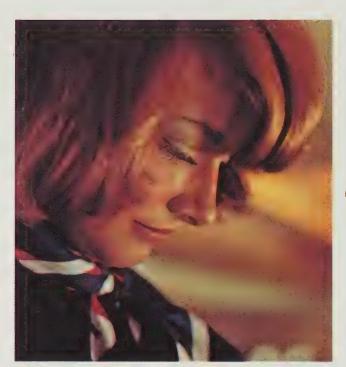












As more Canadians discover the convenience of modern air transportation, the airline's contribution to the nation continues to grow. There are difficult problems to be dealt with in the months ahead, yet the company has a tremendous reserve of human talent and technical strength to employ in solving them. Air Canada will direct these resources toward the attainment of national objectives and the fulfillment of Canada's role in the world community.

For the Board of Directors,

1-3 1.1.

Yves Pratte Chairman of the Board March 30, 1974



Statement of Income and Retained Earnings 🏶

Year Ended December 31 (Dollars Shown in Thousands)

	1973	1972
Operating Revenues		
Passenger Freight and express Mail Charter Incidental services — net Total Operating Revenues	\$568,939 69,137 17,839 25,742 16,393 698,050	\$473,400 59,599 16,159 22,185 11,919 583,262
Operating Expenses		
Flying operations Maintenance Passenger service Aircraft and traffic servicing Sales and promotion General and administrative Depreciation and obsolescence Total Operating Expenses	151,673 103,485 82,875 109,875 94,199 33,368 76,182 651,657	121,648 86,848 65,980 89,824 84,209 25,251 64,010 537,770
Operating Income	46,393	45,492
Non-Operating Expenses (Income)		
Interest on long term debt Interest capitalized Loss on disposal of assets Non-operating income – net Total Non-Operating Expenses	38,912 (3,602) 494 (1,429) 34,375	32,477 (2,712) 967 (2,456) 28,276
Income Before Income Taxes	12,018	17,216
Income Taxes - Deferred	5,895	8,568
Net Income	6,123	8,648
Retained Earnings		
Balance at beginning of year Dividend Balance at End of Year	42,599 (200) \$_48,522	34,151 (200) \$_42,599

Balance Sheet at December 31 (*) (Dollars Shown in Thousands)

Assets	1973	1972
Current Cash and short-term investments Accounts receivable Spare parts, materials and supplies Prepaid expenses Deferred income taxes	\$ 4,155 102,278 36,359 2,611 10,288	\$ 45,900 66,105 25,683 2,256 10,157
Total Current Assets	155,691	150,101
Investment in Other Companies – at Cost	7,815	8,627
Property and Equipment	826,737	675,705
Deferred Charges – Less Amounts Amortized	5,650	4,818

\$995,893 \$839,251

Liabilities	1973	1972
Current Bank indebtedness Accounts payable and accrued liabilities Salaries and wages Unearned transportation revenue Interest and dividend payable Current portion of long term debt	\$ 78,105 75,873 21,293 27,280 9,622 4,675	\$ 4,989 63,916 22,859 23,534 7,210 528
Total Current Liabilities	216,848	123,036
Long Term Debt	690,995	640,114
Deferred Income Taxes	34,528	28,502
Shareholders' Equity		
Share Capital Authorized 250,000 shares par value \$100 each Issued and fully paid, 50,000 shares	5,000	5,000
Retained Earnings	48,522	42,599
Total Shareholders' Equity	53,522 \$995,893	47,599 \$839,251

Statement of Source and Application of Funds (*)

Year Ended December 31 (Dollars Shown in Thousands)

Notes to Financial Statements (*)

	1973	1972
Source of Funds		
Net Income Items not affecting working capital Deferred income taxes Depreciation Amortization and other items	\$ 6,123 6,026 71,809 1,922	\$ 8,648 8,331 61,636 814
Funds from operations	85,880	79,429
Additions to long term debt Proceeds from disposal of property and equipment Proceeds from investments Total Source of Funds	58,314 6,316 814 151,324	8,512 1,491 754 90,186
Application of Funds Property and equipment and progress payments Reductions to long term debt Deferred charges Dividend Investment in other company	230,213 7,432 1,701 200	84,988 - 195 200 485
Total Application of Funds	239,546	85,868
Increase (Decrease) in Working Capital	\$ (88,222)	\$4,318

1. Cash and Short Term Investments

The corporation entered into an agreement during 1972 to acquire an interest in Wardair Canada Ltd. The completion of the transaction is subject to certain conditions including final approval by the Government of Canada. Cash and short term investments include \$2,700,000 plus accrued interest held in escrow in connection with the agreement.

2. Spare Parts, Materials and Supplies

	1979	1012
	(\$000)	(\$000)
Spare Parts – cost	49,718	39,597
Accumulated Obsolescence	18,120	18,002
	31,598	21,595
Materials and Supplies – cost	4,761	4,088
	36,359	25,683

1072

The corporation provides for the obsolescence of aircraft spare parts, less their estimated residual value, by charges to operating expenses over the service life of the related aircraft fleet.

3. Property and Equipment

or report, and medarbinous		
	1973	1972
	(\$000)	(\$000)
Cost		
Flight equipment and		
components	908,718	706,563
Ground equipment and	•	,
facilities	253,896	238,966
	1,162,614	945,529
Accumulated depreciation and		•
amortization .	401,632	335,154
	760,982	610,375
Progress payments	65,755	65,330
	826,737	675,705

Depreciation and amortization is provided on a straight line basis and is based on the following estimated useful lives: Flight Equipment and

Components

Boeing 747	16 years
Lockheed L1011 - owned	16 years
- leased	15 years
DC-8	14 years
DC-9	12 years
Viscount (Fully depreciated)	
Ground Equipment and Facilities	5 to 30 years

During 1973 the corporation commenced leasing two L1011 aircraft, jointly with another airline, for a period of 15 years. For accounting purposes these aircraft are treated as though they are owned. Lease obligations, excluding the portion related to interest, have been included with long term debt.

4. Long Term	Debt		
_		Principal Amount	
		1973	1972
		(\$000)	(\$000)
	onal Railway Co.		
and Governme			
- Notes and d			
· ·	newed as they		
mature Demand no	too 2.50/	07.000	27.000
	volving notes –	27,000	27,000
3.9% - 7.19		227,371	227,371
Notes and o		221,311	221,011
Maturity Date			
matarity bato	%		
1973	3.9 – 7.4	water	22,680
1976	5.2	33,342	33,342
1977	5.2 - 6.6	33,360	33,360
1978	6.5 - 7.0	22,680	_
1979	5.6 - 6.4	67,000	67,000
1980	6.7 - 7.2	75,000	75,000
1980	6.8	15,000*	15,000*
1981	4.2 – 7.6	6,500	6,500
1981	7.6	39,783*	39,783*
1985 1987	5.9 5.2	17,497	17,497
*Payable in U.		67,069	67,069
r ayabic iii o.	.0. 1 01103.		
51/2 % Notes F	Payable in Pounds		
Sterling in sen			
ments of princ	ipal plus interest		
over 10 years	to 1984	29,703	9,040
	able in U.S. Funds		
in semi-annua			
principal plus		14,362	
10 years to 19	04	14,302	
Aircraft lease	obligation payable		
in U.S. Funds i			
annual amoun	ts over 15 years		
to 1987 (Note		17,234	-
Other Long Te	erm Debt	2,769	
1		695,670	640,642
Less current p	ortion of Long	A CZE	E00
Term Debt		4,675	528 640,114
		690,995	=====

Long Term Debt payable in foreign currencies has been converted at the exchange rates prevailing at the dates of issue. Based on exchange rates at December 31, 1973, the principal amounts would be lower by approximately \$5,420,000.

5. Commitments

Commitments for the acquisition of 12 aircraft and related spare engines at December 31, 1973, after deducting progress payments, amounted to approximately \$120,000,000. Subsequent to December 31, 1973, the corporation committed to purchase an additional Boeing 747 and six Boeing 727's at an approximate cost of \$90,000,000.

Anticipated delivery of aircraft is as follows:

	19/4	1973
Douglas DC-9	2	
Lockheed L1011	4	
Boeing 747	2	
Boeing 727	5	6

Commitments for ground facilities and equipment amounted to \$13,000,000 at December 31, 1973. Subsequently, the corporation committed to purchase additional ground facilities and equipment at a further cost of \$25 million

There is a commitment to a supplier to use 100,000 hours of its services in each of the next two years; the cost of comparable services in 1973 was \$1,700,000.

Annual rental payments under long term facilities leases in effect at December 31, 1973 amount to \$8,569,000.

6. Pensions

The corporation is retiring the unfunded liability of its pension plans by annual payments of \$2,097,000 as required by the Pension Benefits Standards Act by charges to operations. The actuarially determined present value of these amounts is approximately \$22,000,000.

7. Comparative Figures

Certain figures for the previous year have been reclassified to conform with the current year's presentation.

To the Honorable
The Minister of Transport
Ottawa

We have examined the balance sheet of Air Canada as at December 31, 1973 and the statements of income and retained earnings and source and application of funds for the year then ended. Our examination included a general review of the accounting procedures and such tests of accounting records and other supporting evidence as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, these financial statements are properly drawn up so as to give a true and fair view of the state of affairs of the corporation at December 31, 1973, and the results of its operations and the source and application of its funds for the year then ended, in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

We further report that, in our opinion, proper books of account have been kept by the corporation and the transactions that have come under our notice have been within the powers of the corporation.

Chartered Accountants

Caspers olybrand

April 26, 1974

De lletot M. Minus M. Taell & Co

Chartered Accountants

Financial (\$000)

Passenger Revenue*
Operating Revenues
Operating Expenses
Operating Profit
Net (Loss) Income
Dividends
Interest
Shareholders' Equity
Notes and Debentures
Total Assets
Working Capital
Operating Margin
Return on Investment

Operating

Revenue Passengers Carried (000) Revenue Passenger Miles* (000) Available Seat Miles* (000) Passenger Load Factor* Yield per Revenue Passenger Mile* Freight Ton Miles* (000) Total Revenue Ton Miles (000) Total Available Ton Miles (000) All-Up Weight Load Factor Yield per Revenue Ton Mile Operating Expense per Revenue Ton Mile Operating Profit per Revenue Ton Mile Operating Expense per Available Ton Mile Average Aircraft Stage Length (miles) Average Aircraft Capacity (tons) Average Aircraft Utilization per Day (Revenue Block Hours) * * Available Ton Miles per Employee Available Ton Miles per Revenue Block Hour** Personnel at Year End

^{*}Scheduled services only

^{**}Engines on to engines off

1973	1972	1971	1970	1969	1968	1967	1966	1965	1964
568,939	473,400	410,407	387,486	332,727	328,137	295,553	243,877	209,926	177,092
698,050	583,262	508,341	478,259	404,652	387,628	345,611	289,943	250,126	213,910
651,657	537,770	480,085	457,396	386,188	359,610	329,731	275,990	237,401	203,527
46,393	45,492	28,256	20,863	18,464 1,548	28,018 8,184	15,880 3,547	13,953 2,910	12,725 3,990	10,383 1,406
6,123 200	8,648 200	1,662 200	(1,072) 200	200	200	200	2,910	200	1,406
39,949	32,477	31,861	31,920	25,246	18,247	13,857	11,580	11,298	11,491
53,522	47,599	39,151	37,689	32,725	24,614	16,630	13,283	10,573	6,783
690,995	640,114	631,602	547,602	467,602	392,820	302,820	235,820	235,820	235,820
995,893	834,251	800,020	707,900	594,912	508,391	387,451	306,468	287,928	275,361
(61,157)	27,065	22,747	(852)	10,503	11,536	16,560	27,616	51,139	31,272
6.7%	7.8%	5.6%	4.4%	4.6%	7.2%	4.6%	4.8%	5.1%	4.9%
5.8%	5.7%	4.6%	4.5%	4.8%	6.3%	5.2%	5.4%	6.1%	5.2%
10,054	8,359	7,436	7,464	6,563	6,469	6,393	5,294	4,753	4,189
9,600,971	7,901,378	6,426,830	6,427,811	5,740,299	5,616,011	5,221,358	4,193,212	3,542,867	2,923,842
14,399,100	12,169,049	11,705,813	11,207,267	10,058,407	9,716,545	8,054,458	6,387,251	5,458,263	4,642,431
67%	65%	55%	57%	57%	58%	65%	66%	65%	63%
5.93¢	5.99¢	6.39¢	6.03¢	5.80¢	5.84¢	5.66¢	5.82¢	5.93¢	6.06¢ 41,197
245,227	223,524	201,493	184,782	148,201	122,916	85,653	74,588 534,522	56,100 444,139	368,305
1,349,491	1,141,059	957,283	946,241 2,053,855	788,528 1,663,262	732,456 1,503,770	649,870 1,227,164	1,009,394	868,104	714,866
2,599,175 52%	2,215,234 52%	2,122,442 45%	46%	47%	49%	53%	53%	51%	52%
51.73¢	51.12¢	53.10¢	50.54¢	51.32¢	52.92¢	53.18¢	54.24¢	56.32¢	58.08¢
48.29¢	47.13¢	50.15¢	48.34¢	48.98¢	49.10¢	50.74¢	51.63¢	53.45¢	55.26¢
3.44¢	3.99¢	2.95¢	2.20¢	2.34¢	3.82¢	2.44¢	2.61¢	2.87¢	2.82¢
25.07¢	24.28¢	22.62¢	22.27¢	23.22¢	23.91¢	26.87¢	27.34¢	27.35¢	28.47¢
569	553	546	543	514	489	447	422	398	384
22.90	21.64	20.85	19.09	17.16	15.30	14.13	14.59	14.60	13.58
8:05	7:56	7:21	7:29	8:00	7:55	8:38	7:59	7:06	6:28
133,243	124,221	121,213	116,116	96,026	89,558	77,556	73,582	70,848	61,441
8,406	7,773	7,376	6,826	5,912	4,987	4,333	4,420	4,308	3,962
20,567	18,232	17,266	17,447	17,138	16,656	16,225	14,351	12,709	11,670

Montego Bay (Jamaica)

St. Johi Bridg



981,4 248,529,2 248,529,2 258,529,2 26,52 26,53 26,53 26,53 26,53 26,53 26,53 26,53 26,53 26,53 26,53 26,53 27,14,16 28,53 2	\$27,4 \$78,242,8 \$78,243,8 \$6,3 \$6,0 \$78,0	65,294 6,293,178,69 16,209,19 16,009,19 16,000,19	6,399 836,125,3 836,152,8 836,63 836,63 836,63 836,63 836,63 836,63 836,63 836,93 836,	694,8 646,8	\$6,562 \$6,562 \$6,562 \$6,562 \$6,562 \$6,562 \$6,562 \$6,563 \$6	484,734,8 118,734,8 78,702,11 78,703,11 40.03	36,436 6,426,830 6,394,63,35 6,394 6,396 6,102 6,102 6,103 6	8,369 9,069,7 8,76,106,7 8,60,40 8,60,60 8,60,60 8,60,60 8,60,60 8,60,60 8,60,60 9,60 9,	10,054 9,600,971 67,399,100 67,80 5,599,175 65,27 193,243 8,105 133,243 8,406 133,243 8,406 133,243 133,243 133,243
200,771 019,812 203,622 203,620 1,401 6,783 6,783 235,820 28,361 272,18 272,18	209,926 26,126 3,990 200,572 3,990 200 20,573 10,573 20,573 826,782 028,822 10,573 826,782 826,782 826,782 826,782	743,877 243,843 2,910 209 13,953 13,953 13,283 13,283 13,283 13,283 13,283 13,283 13,283 13,283 13,283 13,283 13,283 13,283 13,283 13,283 13,283 13,283 14,883 14,883 15,883 16,783	295,553 345,611 345,731 345,731 302,747 16,630 302,457 16,630 302,630 302,630 302,630	328,137 328,137 359,610 359,610 28,018 81,83 24,614 392,820 508,391 11,536 11,536 11,536	332,727 332,725 386,464 46,464 38,726 32,726 32,726 32,726 32,726 32,726 32,726 32,726 32,726	387,486 925,874 925,874 625,234 (270,1) 588,02 026,18 002,76 203,746 203,746 (258) 006,707	70,407 \$410,407 \$61,985 \$61,867 \$61	004,874 002,882 002,848 411,048 411,048 411,048 411,048	%8'99 %2'99 %2'99 %2'99 %2'99 %2'99 %2'99 %2'99 %2'99 %8 %8 %8 %8 %8 %8 %8 %8 %8 %8 %8 %8 %8
7 961	9961	9961	2961	8961	6961	0791	1461	1972	1973

Rapport des vérificateurs 🕏

Financières (en milliers de \$)

Revenus passagers*
Revenus d'exploitation
Dépenses d'exploitation
Bénéfice d'exploitation
Bénéfice (perte) net(te)
Dividende
Intérêt
Avoir des actionnaires
Billets et obligations non garanties
Fonds de roulement
Fonds de roulement
Marge d'exploitation
Marge d'exploitation

Exploitation

Tonnes-milles disponibles par heure de vol** Tonnes-milles disponibles par employé Utilisation moyenne par jour (heures de vol) ** Capacité moyenne (en tonnes) Etape moyenne (en milles) Dépenses d'exploitation par tonne-mille disponible Bénéfice d'exploitation par tonne-mille transportée Dépenses d'exploitation par tonne-mille transportée Rendement par tonne-mille transportée Coefficient général d'utilisation Tonnes-milles disponibles (en milliers) Tonnes-milles transportées (en milliers) Tonnes-milles de fret* (en milliers) Rendement par siège-mille occupé* Coefficient d'utilisation en passagers* Sièges-milles disponibles* (en milliers) Sièges-milles occupés* (en milliers)

Nombre de passagers payants (en milles)

Nombre d'employés en fin d'année

A l'honorable Ministre des Transports Ottawa

Nous avons examiné le bilan d'Air Canada au 31 décembre 1973, ainsi que l'état du revenu et des bénéfices non répartis et l'état da provenance et de l'emploi des fonds pour l'exercice terminé à cette date. Notre examen a compris une revue générale des méthodes comptables et les sondages des livres et des pièces justificatives que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

A notre avis, ces états financiers ont été dressés de manière à présenter fidèlement la situation financière de la Société au 31 décembre 1973, ainsi que les résultats de ses opérations et les mouvements de sa trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux principes comptables généralement admis, appliqués suivant les mêmes modalités qu'au cours de l'exercice précédent.

Nous déclarons en outre qu'à notre avis, la Société a tenu les livres de comptabilité requis et n'a pas outrepassé ses pouvoirs en effectuant les transactions dont nous avons eu connaissance.

Dr llestet M. sleimo M. Zea !

Comptables agréés

Comptables agréés

loopers olybrand

16 26 avril, 1974

^{*}Services réguliers seulement
**De la mise en marche à l'arrêt des moteurs

		528 640,114	S66,069 S78,4	sl əb əldigixə no rme	Moins Is portio
		<u>-</u> 249,049	2,769 075,670	de la dette à	Autre élément long terme
		-	17,234	à payer en dollars nents semestriels 15 ans, jusqu'en	US, par verser
s chiffres de l'exercice précédent ont été regroupés rmettre la comparaison avec ceux du présent	Certains	-	14,362	reables en dollars st intérêt à 6%, s semestriels sur 1984 ne	US, principal e
de retraite par des paiements annuels de 000, imputés à l'exploitation. La valeur mathéma-tuelle de ces paiements est d'environ \$22,000,000.	\$2,097,0 tique act	040'6	29,703	rsables en livres pal et intérêt à sements semes- is, jusqu'en 1984	sterling, princi 5 %, par ver
nes de retraite rément à la loi sur les Normes de prestations de , la Société pourvoit au passif mathématique des	Conform	*887,98 7 6 4,71 680,78	*887,98 764,71 680,78	7.6 5.9 5.2 r en dollars US.	1981 1985 1987 *À rembourse
000 en 1973. bligations annuelles relatives à la location à long installations étaient de \$8,569,000 au 31 décembre	0,007,1\$ lo səJ	000,78 000,87 *000,81 008,8	000,78 *000,21 000,81	6.6 – 6.4 2.7 – 7.2 8.8 6.7 – 2.4	1979 1980 1981
\$25,000,000 dans l'achat de matériel au sol et ations supplémentaires. ciété s'est engagée à utiliser annuellement 100,000 des services d'un fournisseur durant les deux proannées; le coût de services analogues a été de années; le coût de services analogues a été de	d'installa La So heures c	22,680 34,242 33,360	- 33,342 33,360 33,680	4,7 – 9.8 2.3 5.3 – 5.3 6.5 – 5.0	5791 6791 7791 8791
ngagements relatifs aux installations et au matériel taient de \$13,000,000 au 31 décembre 1973. La a subséquemment engagé une somme addition-	au sol été Société	178,722	175,722	% f.7 – % e.8 - non anoitagil fêrêfri'b xusT	
5 DC-9 5 747 1975 5 747	Douglas Lockhee Boeing 7	27,000	27,000	tuellement renou- nande – 3.5% nande semes-	garanties habi velés à échéar Billets à der
0,000,000. Postérieurement au 31 décembre 1973, té a contracté un engagement relatif à l'achat re Boeing 747 et de six Boeing 727 au coût d'envi- ,000,000. le tableau de livraison des appareils:	la Socié d'un aut ron \$90,			r nationaux du svernement du non anoiteoi	
gements agements relatifs à l'acquisition de 12 avions et de s de rechange correspondants s'établissaient au mbre 1973, déduction faite des acomptes, à envi-	Les eng moteurs	2791 (000\$)	Principal 1973 (000\$)) terme	4. Dette à long

La dette à long terme remboursable en devises étrangères a été convertie selon les cours en vigueur aux dates d'émission. Calculé d'après le cours du 31 décembre 1973, le principal serait d'environ \$5,420,000 moins élevé.

Notes aux états financiers (*)

État de la provenance et de l'emploi des fonds 🏵

Exercice clos le 31 décembre (en milliers de dollars)

Provenance des fonds

25,683	36,359	
880,4	192'5	au coût
		Matériaux et fournitures –
21,595	31,598	
18,002	18,120	Désuétude accumulée
765,65	817,64	Pièces de rechange – au coût
(000\$)	(000\$)	
1972	1973	
	et fournitures	2. Pièces de rechange, matériaux o

La Société pourvoit à la désuétude des pièces de rechange pour avions, déduction faite de la valeur résiduelle prévue, par des sommes imputées aux dépenses d'exploitation pendant la durée utile des appareils en cause.

907,878	757,828	
056,330	SST,88	Acomptes
816,018	760,982	
335,154	401,632	Amortissement accumulé
945,529	1,162,614	
538,966	523'896	los us lériét matériél au sol
299'907	817,806	Matériel volant et pièces
		1000
(000\$)	(000\$)	
1972	1973	
		3. Immeubles et materiel

816,4 \$

1972

1973

\$ (88,222)

La Société a adopté la méthode de l'amortissement linéaire, déterminé selon l'échelle suivante de durée utile

los us leitèriel au sol	de 5 à 30 ans
Viscount (entièrement amortis)	
DC-6	12 ans
DC-8	14 ans
sənol —	15 ans
el Société	16 ans
Lockheed L1011 – propriété de	
Soeing 747	16 ans
latériel volant et pièces	
stimative:	

En 1973, la Société a commencé d'exploiter, en vertu d'un bail de 15 ans, deux appareils L1011, en alternance avec une autre ligne aérienne. Du point de vue comptable, ces appareils sont considérés comme s'ils étaient la propriété de la Société. La dette à long terme fait état des obligations découlant de ce bail, à l'exclusion des dispositions touchant l'intérêt.

898,28	539,546	IstoT
886,48 	230,213 7,432 107,1 200	Immeubles, matériel et acomptes Réduction de la dette à long terme Frais reportés Dividende Placement dans une autre compagnie
		sbnof seb noifseilitU
212,8 149,1 57 681,09	58,314 6,316 118 113,324	Nouvelles dettes à long terme Produit de la cession d'immeubles et de matériel Produit de placements Total
624,67	088'98	Fonds provenant de l'exploitation
185,8 363,13 418	6,026 71,809 1,922	Eléments n'affectant pas le fonds de roulement l'affectant reportés Amortissement Divers et amortissement d'éléments incorporels
879'8 \$	\$ 6,123	Bénéfice net

s de roulement	spuoj ub	(noitunimib)	Augmentation

192,958\$	£68'966\$	
669'47	23,522	Total de l'avoir des actionnaires
45,599	48,522	Bénéfices non répartis
2'000	2'000	Capital-actions Autorisé: 250,000 actions d'une valeur au pair de \$100 chacune Emis et entièrement payé: 50,000 actions
		Avoir des actionnaires
28,502	34,528	Impôts sur le revenu reportés
411,048	9 66'069	Dette à long terme
123,036	216,848	Total du passif à court terme
989,4 919,53 919,53 912,7 \$23,634 912,7	\$ 78,105 \$78,27 \$2,12 \$62,12 \$4,580	Passif à court terme Dette bancaire Comptes à payer et passif couru Traitements et salaires Revenu de transport perçu d'avance Intérêt et dividende à payer Portion exigible de la dette à long terme
2761	1973	fisssq

Bilan au 31 décembre (5) (en milliers de dollars)

818,4	2,650	Frais reportés – moins amortissement
907,878	787,328	ləinətem tə cəlduəmml
729,8	218,7	Placement dans d'autres compagnies – au coût
160,101	169'991	Total de l'actif à court terme
\$ 45,900 \$ 45,900 \$ 25,683 \$ 2,256	\$21,4 \$ 872,201 86,359 113,2	Actif à court terme Encaisse et placements à court terme Comptes à recevoir Pièces de rechange, matériaux et fournitures Frais payés d'avance Impôts sur le revenu reportés
2791	£761	îtioA

(en milliers de dollars) État du revenu et des bénéfices non répartis 🚯 Exercice terminé le 31 décembre

\$45,151 (200) \$42,599	\$ 48,599 (200)	Solde su début de l'exercice Dividende Solde à la fin de l'exercice
		Bénéfices non répartis
8†9'8	6,123	Bénéfice net
899'8	968'9	Impôts sur le revenu reportés
912,71	12,018	Bénéfice avant impôts sur le revenu
37,472) (217,2) 967 (35,456) 38,276	219,85 (208,5) 494 (24,1) 275,45	Intérêt sur la dette Intérêt capitalisé Perte sur cession d'éléments d'actif Bénétice hors exploitation – net Total des dépenses hors exploitation
		Dépenses hors exploitation (bénéfice)
767,492	46,393	Bénéfice d'exploitation
848,88 848,88 86,824 86,269 86,269 86,040 910,48	24,601 28,28 39,360 31,39 281,37 281,37	Frais au vol Entretien Service – passagers Service – appareils et trafic Ventes et promotion Frais généraux et d'administration Amortissement et désuétude Amortissement et désuétude
		Dépenses d'exploitation
004,8748 616,11 881,22 981,22 619,14 619,14 619,14 619,14 619,14	68,039 56,039	Passagers Fret et colis express Courrier Affrètements Service accessoires – net Total des revenus d'exploitation
		Revenus d'exploitation
1972	1973	

ment le consommateur, mais la Société estime que la solution ne saurait résider dans la hausse automatique des tarifs et qu'il faudra s'efforcer de restreindre les majorations au strict minimum.

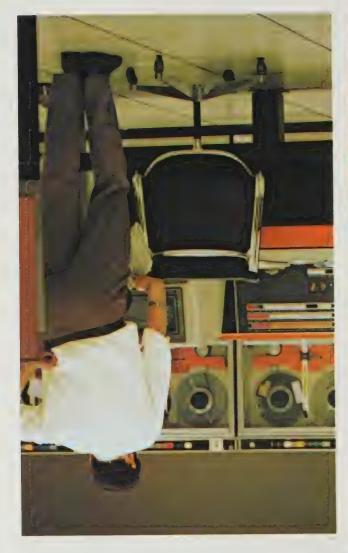
Parallèlement au nombre des Canadiens qui découvrent la commodité du transport aérien, la participation d'Air Canada à l'activité nationale va toujours grandissant. Elle devra surmonter de graves difficultés dans l'immédiat mais, forte de son immense réservoir de compétences et de technologie, elle continuera d'employer ces ressources à la poursuite des objectifs nationaux et au rayon-nement de la présence canadienne dans le monde.

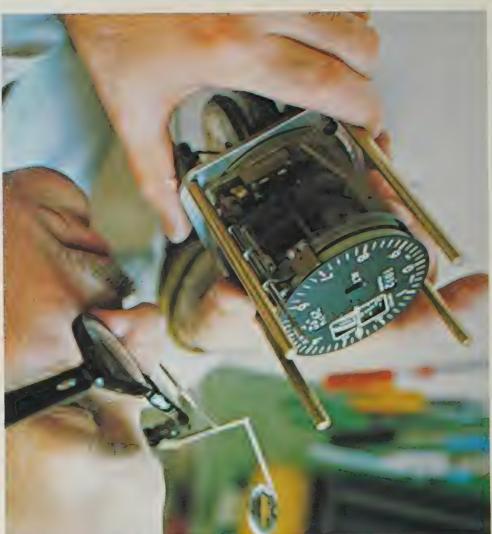
Au nom du Conseil d'administration, le président du Conseil,

/ / / / / Yves Pratte

Le 30 mars 1974.













Air Canada est fière de la compétence et du dévouement que ses employés apportent à leur travail comme du temps et des efforts qu'ils consacrent à la sécurité et au confort des voyageurs. Sans leur apport, le Canada ne posséderait pas une ligne aérienne qui fait l'envie du monde et qui a contribué à placer le pays au rang qu'il occupe aujourd'hui.

L'évolution rapide de l'aviation incite tout le personnel d'Air Canada à une effit-

cacité encore plus grande dans l'exploitation et la gestion. À l'échelle de la Société, il a participé durant l'année à des études sur les exigences en matière de formation et de développement organisationnel, destinées à favoriser le perfectionnement. On met actuellement en place les programmes nécessaires pour répondre à des besoins précis.

Au cours de l'année, la Société a conclu des conventions de travail avec l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes, l'Association canadienne des préposés aux services de bord aériens, l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aéroastronautique et avec l'Association canadienne des employés du transport aérien, en ce qui concerne le cas particulier des employés de bureau à Winnipeg.

On a apporté des changements notables tant à l'organisation qu'aux priorités des programmes destinés à étendre l'usage des deux langues officielles du Canada. Des instructions précises sur la réalisation du programme de bilinguisme ont été formulées et examinées avec toutes les directions et régions. On a raffermi l'organisation et le perfectionnement. Les services de traduction ont été intégrés aux services correspondants du Canadien National pour former les Services linguistiques AC/CN, chargés désormais de la traduction et de la formation linguistique pour les deux sociétés.

M. John R. Baldwin

Le 15 décembre, M. John R. Baldwin a résigné la présidence d'Air Canada. Durant les cinq années qu'il a occupé ce poste, M. Baldwin a joué un rôle de premier plan dans l'exploitation et son adaptation, extrêmement délicate, à l'ère du transport massif. Ceux qui y ont collaboré avec lui conserveront toujours le souvenir de sa loyauté et de son dévouement.

M. Ralph T. Vaughan, qui lui a succédé à la présidence, s'intéresse de près à la Société depuis 1962, année où il en a été nommé secrétaire. Ces dernières années, il a également occupé les postes de vice-président et d'adjoint au président du Conseil.

Perspectives

Depuis plusieurs années déjà, l'inflation exerce une pression inquiètante sur l'exploitation. Cette tendance s'est accentuée sensiblement en 1973 et, selon les prévisions pour 1974, elle place toutes les lignes aériennes dans une situation extrêmement difficile.

Dans l'ensemble, l'industrie du transport aérien touche au terme d'une longue période de progrès technologique qui contenait les frais unitaires et accroissait la productivité. Aujourd'hui, la pression des frais l'enserre de toutes parts et il faudra chercher la solution dans l'utilisation accrue de la capacité et la mise en place de dispositifs terrestres plus efficaces.

Selon les prévisions actuelles, 14% – soit \$129,000,000 – des dépenses totales de 1974 seront entièrement imputables à l'escalade des prix des approvisionnements et services. Le problème le plus inquiétant est celui du carburant, dont le prix a grimpé rapidement ces derniers mois. L'augmentation prévue à ce titre par rapport à 1973 dépassera 100% au baril et les dépenses de cette catégire par rapport à 1973 dépassera 100% au baril et les dépenses de cette catégire par rapport à 1973 dépassera 100% au baril et les dépenses de cette catégire par rapport à 1973 dépassera 100% au baril et les dépenses de cette catégire par rapport à 1973 dépassera 100% au baril et les dépenses de cette catégire par rapport à 1973 dépassera 100% au baril et les dépenses de cette catégire par rapport à 1973 dépassera 100% au baril et les dépenses de cette catégire par rapport à 1973 dépassera 100% au baril et les dépenses de cette catégire par rapport à 1973 dépassera 100% au baril et les dépenses de cette catégire par rapport à 1973 dépassera 100% au baril et les dépenses de cette catégire par rapport à 1973 dépassera 100% au baril et les dépenses de cette catégire par rapport à 1973 dépassera 100% au baril et les dépenses de cette catégire par rapport à 1973 dépasser à 1973 dépasser à 1973 de la 1973 de la 1973 dépasser à 1973 de la 1973 de

d'absorber entièrement la hausse des frais. Certains effets atteindront inévitable-



les expéditions aériennes, la Société a établi, à Toronto et Montréal, un système informatique de comptabilité et de contrôle, appelé ACCESS, permettant le repérage des expéditions sur toutes ses lignes.

Flotte et installations

Au cours de l'année, la flotte d'Air Canada s'est enrichie de deux DC-9-15, de deux DC-9-32, de six Lockheed L 1011 et d'un Boeing 747. Un DC-8, acheté d'Air Jamaica, a remplacé l'appareil détruit par le feu à Toronto en juin. Un des deux DC-9-32 a été acquis d'Overseas National Airlines pour accroître la capacité sur les lignes des provinces atlantiques.

Au 31 décembre, la flotte comprenait 107 appareils: quatre 747, six L 1011, 38 DC-8, 51 DC-9 et huit Viscount. En vertu d'un bail valide jusqu'en 1987, la Société exploite également deux L 1011 de mai à octobre, c'est-à-dire durant sa période de pointe estivale.

En mai 1974, elle doit intégrer à sa flotte quatre L 1011, deux DC-9-32 et un autre 747; en septembre et octobre, cinq Boeing 727-200. Réputés pour leur sûtreté, ces derniers appareils sont destinés au service Rapidair Toronto-Montréal.

Saliete, ces definers apparent sont destines au service en avril 1974.

Le dernier Viscount sera retiré du service en avril 1974.

Une nouvelle répartition des fauteuils à bord des DC-8 et DC-9 en a accru

la capacité. En réduisant de 16 à 12 le nombre des places en première classe dans les deux cas, il a été possible de porter la capacité de la classe économique de 78 à 83 places dans les DC-9, de 117 à 123 dans les DC-8 classiques et de 182 à 186 dans les DC-8 allongés, toutes modifications nécessitées par la demande classe économique plus élevée ces dernières années.

Depuis avril, la Société occupe l'aérogare II, à l'aéroport international de

Toronto, en vertu d'un bail du ministère des Transports. Pendant quelques mois, la nouvelle aérogare a suscité des réactions négatives. Mais, grâce à l'amélio-ration des installations comme des procédés, elle offre maintenant une plus grande efficacité. La nouvelle aérogare ayant résolu le problème de l'encombrement à l'aéropare l, l'aéroport de Toronto permet désormais l'acheminement rapide des forts volumes de pointe.

On a inauguré l'aérogare fret de Vancouver, construite au coût de \$1,200,000 et comportant, outre une superficie fret de 40,000 pieds, un espace de 4,000 pieds carrés destiné aux services administratifs. À Ottawa, l'aérogare fret à rampe intégrée a été mise en exploitation. Sa superficie fret est de 7,500 pieds. Elle comprend également une remise d'équipement de 4,000 pieds carrés, et les

bureaux y occupent 1,750 pieds carrés.

Dans le périmètre de la base de maintenance, à Dorval, la Société a mis en chantier l'immeuble de l'Informatique, d'un coût prévu de \$4,200,000, où seront installés les nouveaux ordinateurs qui doivent répondre aux exigences infor-

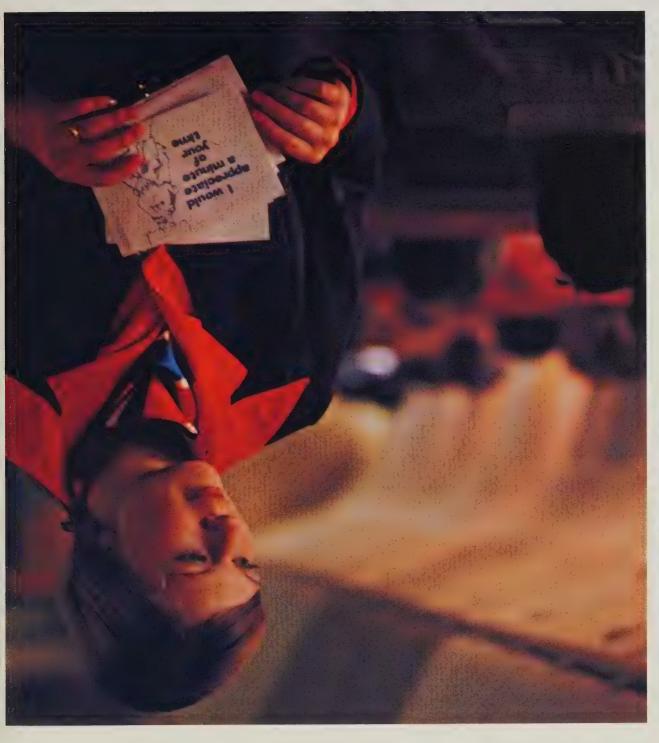
matiques de l'administration générale, de la maintenance et du service clientèle jusqu'à la fin de la décennie 80.

À ces installations seront reliés les services comptables d'Air Canada à

A ces installations seront reliés les services comptables d'Air Canada à Winnipeg, qui pourront ainsi recourir toujours davantage au traitement en temps réel et en direct. Les nouveaux ordinateurs y exigeront un perfectionnement sensible de la technologie.

Personnel

Au 31 décembre, le nombre des employés s'élevait à 20,567, une augmentation de 12.8% sur l'année précédente. Air Canada ne le cède à aucune autre ligne au monde pour les appareils, les installations, l'informatique et l'équipement au sol, mais c'est son personnel qui constitue toujours son principal actif. Grâce à l'immense effort qu'il a fourni durant l'affluence de l'année écoulée, un trafic bien supérieur aux prévisions a pu être acheminé et l'on a permis à des milliers de voyageurs de réaliser leurs projets de vacances.





Autres développements

Toujours au premier rang en technologie informatique, Air Canada a relié en participe à l'organisation du nouveau service, dont elle assurera l'exploitation. Ottawa et Montréal, la Société a formé une filiale, Airtransit Canada Ltée. Celle-ci de démonstration par avion à décollage et atterrissage courts (ADAC) entre Afin de collaborer avec le gouvernement canadien à la mise sur pied d'un service

Provincial Airways. signée par la suite prévoit la fourniture d'un service semblable à Eastern service en direct de réservations entièrement automatique. Une lettre d'intention mai, à son réseau ReserVec II, Pacific Western Airlines, qui dispose ainsi d'un

grande technologie. la productivité que pour la rentabilité, de son équipement perfectionné et de sa à l'intérieur des transports aériens, afin de tirer le meilleur parti possible, tant pour La Société continue d'étudier les autres possibilités qui s'offrent à cet égard

resserré les mesures de sécurité aux aéroports canadiens par l'inspection des De concert avec le gouvernement fédéral et les autres lignes aériennes, on a les billets d'avion, les chambres d'hôtel et les voitures, le tout à commission. des agents de voyage, qui peuvent ainsi, par un seul appel téléphonique, réserver ment à l'intention du client qui s'adresse directement à Air Canada, mais aussi informatique s'est étendu aux réservations d'hôtel et de voiture. Et ce, non seule-Nouveau jalon vers le "service total" que recherche la clientèle, le service

entrepris de nouveaux projets au pays, en Amérique latine, en Afrique et en Asie. et qui offre des services de gestion et de consultation en matière de transport, a CANAC CONSULTANTS LTD., exploitée en association avec le Canadien National bagages à main et le contrôle des partants au magnétomètre.

le cadre du projet d'aménagement hydro-électrique de la baie James. pont aérien de secours pour la Zambie et participé à des études de transport dans de maintenance, au Canada même. CANAC a également établi les modalités d'un grammes nécessaires pour la formation des Tanzaniens aux techniques de vol et qui seront affectés à l'exploitation et à la formation sur place, et préparer les prorieur en Tanzanie, recruter au Canada les pilotes et le personnel de maintenance Entre autres nouveaux travaux, la compagnie doit organiser un service aérien inté-

soutes des avions passagers. nant de cinq cargos DC-8, d'un DC-8 mixte et d'un DC-9, sans compter les et d'un autre 747 ont accru la capacité fret. Les services fret disposent mainte-DC-9 court par un appareil allongé, de même que la mise en service des L 1011 La transformation d'un DC-8 mixte en cargo, le remplacement d'un cargo

Pour remédier à l'insuffisance de la capacité, Air Canada a affrété des appaoù s'amorçait l'achalandage fret que ramènent l'automne et l'approche des Fêtes. de marchandises habituellement expédiées par chemin de fer, au moment même Des délais considérables se sont produits et la Société a dû acheminer un flot La capacité s'est révélée insuffisante lors de la grève du rail à l'échelle du pays.

Air Canada a pu, pour la première fois, réaliser l'équilibre du fret expédié de la mi-novembre, la situation était revenue à la normale et tout le fret acheminé. tain nombre d'embargos temporaires, les entrepôts ne pouvant suffire. Mais, vers et engagé du personnel supplémentaire. Il a quand même fallu établir un cerplus courts, utilisé les palettes dont pouvaient disposer d'autres lignes aériennes reils d'autres transporteurs, recouru aux services de camionnage sur les trajets

d'Alitalia et de Lufthansa à Toronto. eu tout à fait la même part du marché, en raison principalement de l'implantation l'ouest entravait la rentabilité du trafic vers l'est. La Société n'a cependant pas part et d'autre de l'Atlantique. Auparavant, la prédominance des expéditions vers

Afin de remédier aux nombreuses formalités documentaires que comportent

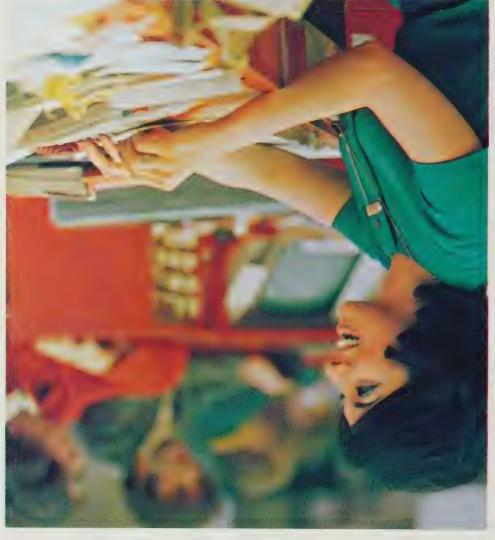
















et de ses installations. d'affaires et, en réalisant l'équilibre du trafic, tirer un meilleur parti de son matériel Ainsi la Société peut-elle dégager les heures de pointe au profit des hommes faire à se déplacer en période creuse. le voyage d'agrément au pays et, d'autre part, inciter les voyageurs qui peuvent le et long trajet, établi en octobre 1972, a rempli sa double fin: d'une part, stimuler catégories particulières. Le rabais de 30% des tarifs "Explorez le Canada" court l'année, si l'on excepte de légers redressements quant aux conditions et aux

services terrestres et des gouvernements fédéral et provinciaux, ces circuits Skifari dans l'Ouest. Fruit de l'effort commun d'Air Canada, des fournisseurs de des Maritimes", "Grandiose Colombie-Britannique" et le toujours populaire Elle a amélioré encore ses circuits-vacances intérieurs, tels "A la découverte

attirent une clientèle grandissante.

billetterie et d'embarquement. Le contrôle unique, établi déjà à Miami, Vancouver La Société s'est efforcée de simplifier, tout en les accélérant, les formalités de

l'implantation se poursuivra en 1974. Le service "enregistrement au volant" a choix des places se font au même poste. C'est un progrès marqué de l'accueil et délivrance du laissez-passer d'embarquement, enregistrement des bagages et et Londres, s'est étendu à Calgary, Toronto et Montréal. Contrôle du billet,

qui a reçu un excellent accueil. la qualité, la variété et le roulement des menus à bord de tous les vols, initiative A la suite d'une étude poussée sur les préférences de la clientèle, on a amélioré été établi, pour certains vols, à l'aérogare II de Toronto.

l'air. D'une conception novatrice à cet égard, l'ensemble comprend 51 éléments, En juillet, Air Canada a lancé la nouvelle garde-robe de ses 2,500 hôtesses de

prochaines années en faisant occasionnellement des substitutions. qui permettront aux hôtesses de suivre l'évolution de la mode au cours des

Passagers - Services internationaux

.1972. Il s'agit d'une augmentation de 9.5% sur 1972. Air Canada a transporté 2,300,000 passagers sur les lignes internationales.

Des ententes commerciales conclues avec Air France et la ligne allemande non seulement vers l'étranger, mais aussi de l'Europe à l'Amérique du Nord. et le succès des circuits-vacances d'Air Canada ont contribué à stimuler le trafic, plus fortes parmi les transporteurs de l'IATA. Les tarifs excursion avantageux par Air Canada sur sa ligne de l'Atlantique-Nord, créée il y a 30 ans, est une des Pour la seconde année consécutive, la hausse du trafic - 12.7% - observée

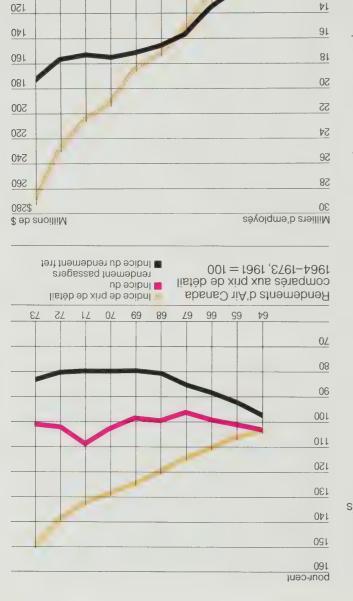
Les services réguliers vers les Antilles ont enregistré une augmentation de la capacité et une meilleure répartition des vols, sans concurrence excessive. magne. La planification en commun permettra une utilisation plus efficace de Lufthansa visent à une meilleure coordination des services vers la France et l'Alle-

terrestres à prix modique. La Société y joue un rôle actif en assurant des vols rentiel des circuits-vacances forfaitaires offrant le transport aérien et les services progression la plus rapide se situe cependant dans le marché fortement concur-10.8% du trafic, attribuable en partie au succès de la formule "14 soleils". La

En vertu d'une entente bilatérale intervenue en 1973 entre le Canada et les Le trafic a augmenté de 21.5% sur les lignes au-dessus de la frontière. pour les organisateurs de circuits.

lui offrant un service international plus étendu. de les mettre en valeur et de répondre au désir de la population canadienne en rique du Sud, d'Asie, d'Afrique et du Proche-Orient. La Société est impatiente annoncée en novembre, ouvre à Air Canada des marchés prometteurs d'Amé-D'autre part, la nouvelle politique canadienne sur les lignes internationales, Etats-Unis, le Canada peut exploiter 18 nouvelles lignes au-dessus de la frontière.





uompre moyen d'employés

avantages sociaux;

12

Traitements, salaires et

■ Nombre moyen d'employés

Traitements, salaires et

100

avantages sociaux

Situation financière

L'actif total de la Société, en s'élevant de \$156,600,000, soit 18.7%, avoisine le milliard.

Plus de 95% de l'accroissement ont trait aux immeubles et matériel, dont la valeur atteint maintenant \$826,700,000, y compris les derniers versements relatifs à onze nouveaux appareils, la capitalisation des deux L 1011 loués et les acomptes sur quatre L 1011, cinq Boeing 727, deux DC-9 et un cinquième Boeing 747, qui doivent tous être reçus en 1974.

Parallèlement, la dette à long terme et la dette bancaire ont augmenté de \$50,900,000 et \$73,100,000 respectivement, ce qui explique l'insuffisance de \$61,200,000 du fonds de roulement en fin d'exercice.

L'avoir des actionnaires s'élevait à \$53,500,000. Le rapport dette/avoir des actionnaires est demeuré à 93/7, comparativement à 59/41 pour les transporteurs transcontinentaux des États-Unis et Pan American en 1973.

Passagers – Services intérieurs

La forte hausse du trafic, jointe aux grèves du rail et de CP Air, a provoqué un encombrement préjudiciable à l'efficacité de l'exploitation durant l'affluence estivale de 1973. Celle-ci passée, les normes se sont améliorées, bien que le trafic ait dépassé largement les prévisions jusqu'à la fin de l'année. Air Canada a transporté 7.400,000 passagers sur les lignes intérieures, soit Air Canada a transporté 7.400,000 passagers sur les lignes intérieures, soit

Air Canada a transporté 7,400,000 passagers sur les lignes intérieures, soit une augmentation de 23.3% sur 1972. Elle a mis en service les Lockheed L 1011 de 257 places, qui ont apporté le

raffinement des avions géants à Calgary, Edmonton, Winnipeg, Halifax et St. John's. En dépit des ennuis inhérents aux nouveaux appareils, le L 1011 a gagné d'emblée la faveur de la clientèle. La Société a changé notablement les horaires, tant pour la fréquence que pour

les vols directs, afin de répondre aux exigences du trafic et de la clientèle.

Dans l'Est du Canada, elle a offert de nouveaux vols, de nouveaux avions et une capacité accrue. En février, les DC-9 ont pris la relève des turbohélices

Viscount pour le service sans escale Fredericton-Toronto et, en avril, Yarmouth s'ajoutait aux escales DC-9, sur la ligne Saint John-Yarmouth-Boston.

L'horaire d'été comportait trois vols quotidiens sans escale Halifax-Toronto, dont un par L 1011, au lieu de deux liaisons l'année précédente; quatre Montréal-Halifax, au lieu de trois l'été précédent, et cinq Halifax-Montréal, au lieu de trois l'été précédent, et cinq Halifax-Montréal, au lieu de trois.

L'horaire d'hiver prévoyait un vol sans escale de plus entre Moncton et

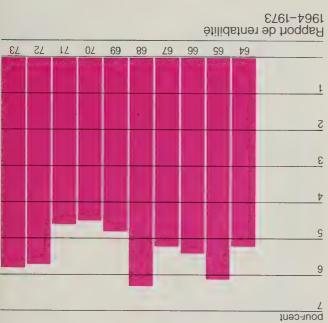
vols par jour, dont une seconde liaison sans escale en soirée. Dans l'Ouest du Canada, la Société a établi, durant l'hiver, des liaisons sans escale Saskatoon-Toronto par DC-9 et Calgary-Montréal par DC-8. Durant l'été, elle a inauguré un service Winnipeg-London. Sur la ligne Vancouver-Victoria,

Toronto, par DC-9, et le service Montréal-Saint John est passé de trois à quatre

tous les Viscount ont fait place aux DC-9.

Air Canada a mis en place un nouveau dispositif en Ontario, en collaboration avec le gouvernement provincial. À partir de Toronto, elle offre maintenant des vols jet sans escale vers Timmins, Sudbury, Sault-Ste-Marie et North Bay, qu'un transporteur du troisième palier relie aux villes du nord-est de l'Ontario. Les horaires combinés facilitent les déplacements entre Toronto et ces villes. Dans le cadre de ce réaménagement des services aériens, Air Canada a mis fin à ses services Timmins-Sudbury et Sudbury-North Bay en octobre, et cessé de desserservir Earlton le 14 décembre.

Toujours au Canada central, la Société a inauguré un service DC-9 sans escale Montréal-Windsor et un service Viscount Ottawa-London. Les DC-9 ont commencé de desservir Val d'Or et Rouyn, et pris la relève des Viscount sur les lignes Ottawa-Québec, Montréal-Sept-Îles et Québec-Sept-Îles. Malgré les frais accrus, Air Canada a pu maintenir ses tarifs intérieurs toute



400 l	Z99'199\$	Total des dépenses d'exploitation
1.41	887,16	Autres dépenses d'exploitation
1.2	13,902	Publicité et promotion
1.5	20,133	Droits d'atterrissage et études sur les installations aéroportuaires
7.8	24,195	Commissions sur les ventes
₽ .8	32,216	Matériaux, fournitures et services
6.9	106′0⊅	Loyers, services publics et communications
7.11	76,540	Carburant et pétrole
7.11	281,87	Amortissement et désuétude
6.14	\$272,800	Traitements, salaires et avantages
latot ub %	Milliers de \$	
		Dépenses d'exploitation

A l'honorable Ministre des Transports Ottawa

Monsieur le Ministre, Le Conseil d'administration d'Air Canada est heureux de vous présenter le rapport de l'exercice 1973.

Le bénéfice net a été de \$6,123,000, une diminution de \$2,525,000 sur 1972. Si l'économie est demeurée vigoureuse tout au long de 1973, l'escalade marquée des frais a abaissé légèrement le rendement unitaire et seule l'utilisation accrue des ressources a empêché l'effritement du taux de rentabilité. Ce dernier, de 5.7% en 1972, est passé à 5.8%. Dans le cas des transporteurs transcontinentaux des États-Unis et de Pan American World Airways, il est resté à peu près au même niveau qu'en 1972, 5.6%.

Revenus

Air Canada a enregistré un revenu total d'exploitation de \$698,000,000 en 1973, une progression de 20% sur l'année précédente. À noter que, pour les transporteurs transcontinentaux des États-Unis, l'accroissement du revenu a été d'environ 11%, compte tenu d'une augmentation de 4.5% du rendement moyen passager-mille.

Le rendement passager-mille, à l'échelle du réseau, a diminué de 5.99¢ en 1972 à 5.93¢ en 1973. Il a baissé de 5% pour les services intérieurs et n'a guère varié pour les services au-dessus de la frontière, où il s'est établi à 7.4¢. Voilà pourquoi le revenu total des lignes nord-américaines n'a augmenté que de 22%, alors que le trafic passagers y progressait de 27%. Quant au revenu des lignes alors que le trafic passagers y progression de 4% pour le trafic passager la progression de 4%.

Le coefficient d'utilisation passagers a atteint 67%, deux points de plus qu'en 1972, année record à cet égard, et 15 points de plus que pour les transporteurs transcontinentaux d'outre-frontière. Contrairement à 1972, cette augmentation n'a pas suffi à compenser la baisse du rendement et la hausse des frais unitaires. La marge bénéficiaire s'est, en effet, rétrécie de 7.8% à 6.6%.

Dépenses

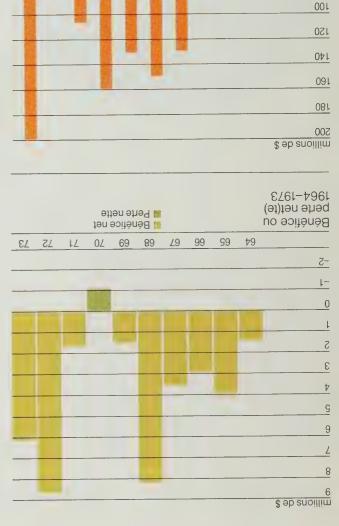
72 73

Les dépenses d'exploitation ont été de \$651,700,000, une augmentation de 21%. Environ \$46,000,000, ou 8%, sont imputables à la hausse des prix des marchandises et services nécessaires à l'exploitation. Le reste de l'augmentation est presque entièrement attribuable à l'activité accrue de la société, attestée par la poussée de 17% réalisée dans les tonnes-milles disponibles. Le nombre moyen des employés a augmenté de 10%. Par contre, les salaires,

traitements et avantages sociaux ont connu une hausse de 18%, soit \$42,000,000, somme qui représente 37% de l'augmentation des dépenses d'exploitation. Les dépenses en carburant ont monté de 32% en atteignant \$79,300,000,

hausse dont 53% sont attribuables à l'escalade des prix et le reste à l'activité accrue. Le coût des aliments destinés aux passagers a augmenté de 39% et près de la moitlé tient aux pressions inflationnistes. L'amortissement et la désuétude représentent \$12,200,000 de plus qu'en 1972, soit 19%. La raison réside dans la mise en service de onze nouveaux appareils, tous propriété d'Air Canada, et dans la capitalisation de l'amortissement relatif à deux L 1011 loués. En 1973, l'intérêt de la dette à long terme a augmenté de \$6,400,000, soit 20%.

Plus de la moitié de cette augmentation est reliée à la hausse des taux d'intérêt des emprunts refinancés durant l'exercice, et le reste à de nouvelles modalités de financement à long terme.



InemessihomA 7

anoitsationm ...

69

14 04

E791-4991

20

0t

09

08

tnemessifromA te

99 79

99

Immobilisations

Montréal Élus par	P. J. Chartrand Vice-président Personnel et
Yves Pratte, C.R.	paortrod0 a
J. R. Murray Winnipeg	R. T. Vaughan C.R. LL.D. Président
William R. Allen, C.R. Toronto	Président du C et directeur gé
Nommés par décret:	Yves Pratte, C.
*noitstrainimbs'b	
Liesno	S Direction*

		Affectations spéciales	
		Vice-président	
	fs∃ noigèA	амее Мссевп	
	Vice-président	6	
	John W. McGill	Planification générale	
		Coordonnateur de la	
	Région Ouest	f9	
	Vice-président	Vice-président	
	P. D. Laing	Informatique et	
		Vice-président	
	Région Etats-Unis	Pierre Jeanniot	
	Vice-président	uannualdy a	
	J. P. Labrie	et Exploitation	
	odoma noison	Charge Marchande	
	Région Europe	Contrôle	
	Vice-président	G. C. Goode Vice-président	
	H. H. Kantor	9p005	
	Bégions Centre et Sud	opérationnelle	
	Vice-président	Planification	
	J. M. Callen	Vice-président	
		C. H. Glenn	
	Services techniques	de la Compagnie	
	Groupement des	Secrétaire	Québec
	Vice-président	M. E. Fournier	André Monast, C.R.
	D. C. Tennant		
		Opérations Vol	Montréal
	Affaires Publiques	Vice-président	C.R., LL.D.
	Vice-président	K. J. Davis	N. J. MacMillan
	Claude I. Taylor		
		Ventes et Services	Vancouver
	Contrôleur	Groupement des	C.C., C.O.S.J.J., LL.D.
	J. P. Sheehan	Vice-président	W. C. Koerner
		Maurice d'Amours	
	Trésorier		Montréal
	H. N. Seath	Finances	Pierre Des Marais II
		Vice-président	
	et Installations	M. H. Cochrane	Toronto
	Achats		David A. Anderson, C.R.
	Vice-président	de l'Organisation	
	K. E. Olson	Perfectionnement	les actionnaires:
		Personnel et	Élus par
	Entretien	Vice-président	
	Vice-président	P. J. Chartrand	Montréal
	J. W. Norberg		Yves Pratte, C.R.
	Marketing	Président	Winnipeg
	Vice-président	C.R. LL.D.	J. R. Murray
	Yves J. Ménard	A. T. Vaughan	
Québec			Toronto
Montréal H3B 3P7	général	et directeur général	William R. Allen, C.R.
1 Place Ville Marie	Conseiller juridique	Président du Conseil	
Siège social:	I. E. McPherson	Yves Pratte, C.R.	Nommés par décret:

_	L'investissement est la				*
barcourus.	tissement moyen.				
nombre de milles	pourcentage de l'inves-				
courrier, multiplié par le	d'intérêts, exprimé en				*
des marchandises et du	plus la dépense nette				
fransport des passagers,	impôts sur le revenu				
nage disponible pour le	Bénéfice net, après				*Services réguliers seulement
totale exprimant le ton-	Rapport de rentabilité				
Mesure de capacité		13	18,232	20'22	Personnel en fin d'exercice
səlqinoqsib	du revenu d'exploitation.	3	24.28 ¢	\$5.07¢	par tonne-mille disponible
Tonnes-milles	exprimé en pourcentage				Dépense d'exploitation
_	Bénéfice d'exploitation	11	2,215,234	2,599,175	(en milliers)
barcourus.	Marge d'exploitation				Tonnes-milles disponibles
par le nombre de milles		(1)	⊅66 [.] 9	⊅ E6.3	occnbe,
transportées, multiplié	səldinoqsib				Rendement par siège-mille
respectif de tonnes	001 x səllim-sənnot		%99	%49	eu bassagers*
exprimant le nombre	transportées v 100				Coefficient d'utilisation
Mesure de trafic fret	tonnes-milles	22	876,106,7	146'009'6	(en milliers)
Tonnes-milles fret					Sièges-milles occupés*
Tonnes-milles courrier	Rapport en %:				
exbress	d'utilisation				Statistiques
Tonnes-milles colis	Coefficient général				
			%1.3	%8.2	Rapport de rentabilité
barcourus.	səldinoqsib	8	000,817,789	744,517,000	Investissement en fin d'exercice
par le nombre de milles	001 x sellim-segéis		000,848,8	6,123,000	Bénéfice net
transportés, multiplié	occupés	21	000,077,788	000,739,139	Dépenses d'exploitation
payants effectivement	səllim-səgəis	50	\$283,262,000	000'090'869\$	Revenus d'exploitation
bre total des passagers					
gers exprimant le nom-	Rapport en %:				Situation financière
Mesure de trafic passa-	en passagers	%			
Sièges-milles occupés	Coefficient d'utilisation	Variation	2791	1973	_

transportées zellim-zennoT

de milles parcourus. multiplié par le nombre tonnes de tout le trafic, exprimant le nombre de Mesure de trafic total

aisponibles Sièges-milles

tonne-mille transportée. siège-mille occupé ou

Revenu moyen par

des actionnaires.

long terme et de l'avoir

somme de la dette à

Rendement

barcourus. par le nombre de milles sagers payants, multiplié la disposition des pastotal des places mises à exprimant le nombre service passagers et Mesure utilisée pour le

Table des matières

22	Escales d'Air Canada
20-21	Principales statistiques des dix dernières années
18	Notes aux états financiers
18	Etat de la provenance et de l'emploi des fonds
11-91	Bilan
15	Etat du revenu et des bénéfices non répartis
3-14	Rapport du Conseil d'administration
2	Conseil d'administration – Direction

